

WIE ALLES BEGANN



(hom) Hafen und Hafenbahn, die beiden gehören einfach zusammen!“ Alexander Schwarzer †, Geschäftsführer des Geschäftsbereichs Rheinhäfen in der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen-GmbH (KVVH), zeigte sich in der Nacht vom 31. Juli auf den 1. August davon überzeugt, dass ein Hafen notwendig auch für die Gleise in seinem Wirkungsbereich zuständig sein muss. Und ab dieser Nacht sind die Rheinhäfen Karlsruhe auch tatsächlich verantwortlich für das Schienennetz im Stadthafen Karlsruhe, einem der beiden großen Häfen am Oberrhein.

von Rüdiger Homberg Am Ölhafen, dem größten Spezial-Binnenhafen seiner Art in Europa, gibt es keine Eisenbahnbedienung. Das ist dort nicht notwendig. Im Stadthafen aber liegen an den fünf Hafenbecken rund 30 Kilometer Gleise, für die seit einem Vertrag aus dem Jahr 1939 zur Hälfte der Hafentreiber und zur anderen Hälfte die jeweilige staatliche oder staatsnahe Eisenbahngesellschaft zuständig war.

Stoppten den ersten Zug, der die Karlsruher Hafenbahn in Regie der Rheinhäfen Karlsruhe überfuhr: Werner Walke von der DB Netz AG, Hafendirektor Alexander Schwarzer und Eisenbahnbetriebsleiter Uwe Konrath.

Seinerzeit hatte der noch nahezu 60 Jahre lang städtische Hafen einen Betriebsvertrag mit der Deutschen Reichsbahn geschlossen, der noch heute in den Archiven der Rheinhäfen vorzufinden ist. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bahn AG hatten diesen Vertrag ohne wesentliche Änderungen übernommen. Nun aber war er nicht mehr zeitgemäß. Daher hat ihn die DB Netz AG gekündigt, mit der Absicht, zu einer Vereinbarung zu gelangen, wie sie den Erfordernissen des beginnenden 21. Jahrhunderts entspricht.

Es schlossen sich über Monate andauernde Verhandlungen an, an deren Ende eine komplette Übernahme des Eisenbahnnetzes im Karlsruher Stadthafen durch den Geschäftsbereich Rheinhäfen der KVVH GmbH stand. Ziel der Gesprächspartner war es, die Pflicht für Betrieb und Unterhaltung in eine Hand zu geben. Dies bestätigten sowohl Hafendirektor Alexander Schwarzer als auch Werner Walke vom regionalen Kundenmanagement der DB Netz AG. Der bisherige Netzbetreiber hat die Schienen und Weichen auch gerne an den Hafen abgegeben, weil „es immer schwer ist, eigene Anlagen auf fremdem Gelände zu betreiben“, wie Walke anfügt. Denn Grund und Boden waren immer im Eigentum des Hafens. Allerdings ist die Netz-AG noch bis Ende 2008 dafür verantwortlich, dass die Weichen und Signale richtig gestellt sind. Dann übernimmt der Hafen auch diese Aufgabe. Wie das technisch gehen wird, ist laut Schwarzer noch nicht endgültig geklärt.

Fortsetzung nächste Seite

WIE ALLES BEGANN



Eine eigene Mannschaft, die nötigenfalls als Gleisrotte auftreten konnte, war im Hafen bereits vorhanden, weil die Hälfte der Schienen immer im Verantwortungsbereich der Hafengesellschaft und ihres Rechtsvorgängers war, weiteres Fachpersonal wird eingestellt. Und den Eisenbahnbetriebsleiter stellt mit Uwe Konrath ein Schwesterunternehmen der Rheinhäfen: Konrath ist Leiter der Bauabteilung bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe, die an der Stadt am Oberrhein für den Betrieb des weltweit gerühmten Öffentlichen Nahverkehrs zuständig ist. Dies zusammen mit einem weiteren Unternehmen aus diesem „Dunstkreis“, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die den Verkehr im weiten Umland betreibt. Aber den Eisenbahnbetriebsleiter nicht stellen sollte. Denn die AVG betreibt selbst Eisenbahn-Güterverkehr. Und die EU-Richtlinie, die diskriminierungsfreien Zugang aller Verkehrsunternehmen zu Schiennetzen fordert, sollte sauber umgesetzt werden. Da aber ist es ungut, wenn der Netzbetreiber auch selbst Verkehre anbietet. Das sahen sowohl die DB Netz AG wie der Geschäftsbereich Rheinhäfen so. Daher sprach Werner Walke auch von der Rechtssicherheit, die nunmehr eingekehrt sei.

Das Unternehmen, das am häufigsten die Grenze zwischen DB Netz AG und der Karlsruher Hafenbahn „an der Spitze der Weiche 1A“ überfährt, bleibt freilich die „Railion“, die Güterverkehrsgesellschaft der DB AG. Ihr sind im Fahrplan die meisten so genannten Slots eingeräumt, um Kunden im Karlsruher Stadthafen mit vollen oder leeren Waggonen beliefern zu können. Peter Oelmaier, Leiter des Railion-Cargo-Zentrums Mannheim, fasst dies so zusammen: „Für uns ändert sich nichts. Bisher haben wir die Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur an die Netz AG bezahlt, jetzt zahlen wir an den Hafen. Aber dass alles in einer Hand liegt, das vereinfacht die Geschichte.“ Vorläufig jedenfalls ändert sich nichts. Denn in der Hafengesellschaft laufen ernsthafte Überlegungen, die Waggon-Gebühr auf eine Achsen-Gebühr umzustellen und dazu am Beginn des eigenen Netzes einen Achsenzähler einzubauen. Im Moment allerdings bleiben die Nutzungsgebühren, wie sie sind: etwa elf Euro pro Waggon und rund zehn Euro pro Kilometer und Jahr. Schwarzer: „Wir müssen das beobachten. An unserem jährlichen Ziel, in der Bilanz mindestens eine ‚schwarze Null‘ stehen zu haben, ändert sich jedoch nichts. Falls wir dies nicht erreichen, weil wir jetzt auch ein Eisenbahnunternehmen sind, werden wir um Preiserhöhungen wohl nicht herum kommen.“

Zur feierlichen und symbolischen Übernahme mussten alle Beteiligten und zahlreiche Journalisten früh aufstehen: Die Rangierlokfürer Andreas Frank und Ralf Behrend von der Railion chauffierten am Mittwoch, 1. August, den ersten Güterzug kurz nach vier Uhr vom Bahnhof Karlsruhe-West in den Hafen. An der Grenze erwarteten sie Alexander Schwarzer, Uwe Konrath und Werner Walke, bevor ihnen der Hafendirektor per Kelle freie Fahrt einräumt und sie dann ein rotes Band durchfahren auf dem Weg zu Bahn-Kunden im Südtail des Karlsruher Stadthafens.